Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Planungs- und Umweltausschusses (32.) vom 17.08.2011

Vorsitzender:	Oberbürgermeister Dieter Thalhammer	
Anwesend sind:	3. Bürgermeister	Zierer
	die Stadträte	Frankl
		Lintl
		Notter
		Dr. Maguhn
		Bauer
		Drobny
		Freitag
		Dr. Pause
		Großkopf
		Gmeiner
		Priller Helmut
Abwesend und entschuldigt:		Irlstorfer
Weitere Teilnehmer:		Herr Koch
		Herr Maierhofer
		Herr Jürgens
		Frau Stetka
		Frau Combrink-Fuhrmann
		(zu TOP 2 und TOP 6.3)
Schriftführerin:		Frau Gißibl
Beginn der öffentlichen Sitzung:		14.03 Uhr

Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des

Planungs- und Umweltausschusses (32.) vom 17.08.2011

Der Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden und eröffnet die Sitzung.
Er stellt die Ordnungsmäßigkeit der Ladung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.
Das Protokoll der letzten Planungsausschusssitzung vom 08.06.2011 liegt auf und gilt nach Abschluss der Sitzung als anerkannt.

TOP 1 Planfeststellung Neubau der Neufahrner Gegenkurve
Erdinger Ringschluss LOS A2
- Stellungnahme der Stadt Freising
- Beschluss
Anwesend: 13

Herr Koch berichtet, dass das Thema einer Fernbahnanbindung des Flughafens mit Marzlinger Spange, Transrapid, Erdinger Ringschluss usw. die Stadt seit Jahren beschäftigt. Er stellt darüber hinaus fest, dass die FMG im Planfeststellungsbeschluss zur 3. Startbahn die vorhandene Erschließung auch für die nähere Zukunft für ausreichend hält. Alle Einwände der Bürger und Kommunen zu diesem Thema werden dabei ignoriert. Bei der Planung des Erdinger Ringschlusses, der aus sechs Abschnitten besteht, wurde nur ein Abschnitt, nämlich das Teilstück der Neufahrner Kurve ins Verfahren gegeben. Dies ist nach Auffassung der Stadt nicht ausreichend, da der restliche Anschluss zum Flughafen nicht überplant wird.

Herr Jürgens trägt den Sachverhalt vor.
Mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 28.06.2011 wurde die Stadt Freising gebeten die Planungsunterlagen zur Neufahrner Gegenkurve zur allgemeinen Einsicht auszulegen. Die Auslegung der Planungsunterlagen – insgesamt 5 Ordner - erfolgte im Zeitraum vom 13.07. bis 16.08.2011. Etwa 5 Personen haben die Unterlagen eingesehen.

Hier ging es lediglich um die Neufahrner Gegenkurve. Das Stadtgebiet ist nur zu einem geringen Teil im Zuge der Bahnstrecke München-Regensburg auf einer Länge von ca. 900 m betroffen.

Jeder, dessen Belange durch das geplante Bauvorhaben berührt werden, kann Einwendungen gegen den Plan noch bis spätestens 30. August 2011 bei der Stadt Freising oder bei der Regierung von Oberbayern erheben. Auf die sonstigen Inhalte der amtlichen Bekanntmachung, die auch auf der Internetseite der Stadt eingestellt wurde, wird verwiesen.
Die Planung entspricht in den Grundzügen der Vorentwurfsplanung zum Erdinger Ringschluss (Los 1 bis 3), die bereits am 12.11.2008 im öffentlichen Planungs- und Umweltausschuss vorgestellt wurde.

Anlass und Ziel des Vorhabens

Im Erläuterungsbericht zu den Planfeststellungsunterlagen wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, den bisher hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs durch eine verbesserte Schienenanbindung des Flughafens zu halten und weiter auszubauen.
Hierzu heißt es unter anderem zum Schienenverkehr:
„Für die Bewältigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung bis 2025 sind jedoch die derzeitigen verkehrlichen und betrieblichen Verhältnisse unzureichend. Zudem soll generell der ÖPNV im Ballungsraum München weiter gestärkt werden. Mit einer Reihe weiterer Maßnahmen soll daher die Schienenverkehrsanbindung des Flughafens München perspektivisch weiter verbessert werden.“

Ziel des Vorhabens „Neubau Neufahrner Kurve“ ist es, eine Schienenanbindung Nordostbayerns an den Flughafen München über das mögliche Oberzentrum Freising zu schaffen. Hierbei werden die folgenden konkreten Planungsziele durch die Maßnahme erreicht:

- Verkürzung der Fahrzeit aus Richtung Nordostbayern zum Flughafen München durch Schaffung einer direkten Zugverbindung. Das Angebot sieht hierbei auf der Neubaustrecke über die Neufahrner Kurve die Einrichtung einer zusätzlichen Linie zwischen Regensburg und Flughafen München über Freising vor. Eine Änderung des Betriebsleistungsangebotes im Vergleich ohne eine Neufahrner Gegenkurve erfolgt nicht.
- Ermöglichung eines zusätzlichen Zugprogramms aus Richtung Regensburg – Landshut über Freising – Flughafen im Stundentakt, in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt (und später weiter in Richtung Erding - Mühldorf und Gegenrichtung).

Die Neufahrner Kurve dient damit primär einer Verbesserung der Schienenanbindung Nordostbayerns an den Flughafen München. Darüber hinaus verfolgt und ermöglicht das Vorhaben mit weiteren Planungen bzw. Projekten die Erreichung weiterer Planungsziele. Insgesamt besteht das verkehrliche Gesamtkonzept (siehe Anlage 2) zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens derzeit aus voraussichtlich sechs Vorhaben bzw. planerischen Konzepten mit den folgenden Zielen:

Vorhaben 1: Überwerfungsbauwerk München Flughafen West

Vorhaben 2: Neubau der Neufahrner Kurve

Konzept 3: Ausbau Streckenabschnitt Neufahrn Nord – Freising

Konzept 4: Ausbau des Bahnhofteils München Flughafen Terminal
(Flughafenbereich Ost),
Neubau des Streckenabschnitts München Flughafen – Erding
(Erdinger Ringschluss),
Ausbau der Strecke Markt Schwaben – Erding.

Konzept 5: Ausbau München – Berg am Laim – Markt Schwaben (ABS 38)

incl. Neubau der Anbindung Messe München.

Konzept 6: Neubau der Walpertskirchner Spange, d. h. eine Anbindung in Richtung Mühldorf

Aus der Planfeststellungsunterlage kann weiterhin abgeleitet werden, dass mit den Vorhaben 1 und 2 bereits für sich eine Funktionsfähigkeit der Neufahrner Kurve besteht. Über den zeitlichen Ablauf zum Konzept 3 bzw. einem möglichen viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke 5500 im Abschnitt Neufahrn Nord bis Freising wurden in den Planunterlagen keine inhaltlichen Aussagen getroffen.

In der Planfeststellungsunterlage wurde des Weiteren zur Information ein Lageplan gemäß Landesentwicklungsprogramm mit Darstellung eines Trassenkorridors für eine Schnellbahnverbindung zwischen Hauptbahnhof München und Flughafen München beigelegt, der sich teilweise im Stadtgebiet Freising befindet. Für welches Verkehrsmittel dieser Trassenkorridor, der ursprünglich für eine Magnetschnellbahn angedacht war, freigehalten wird, ist aus der vorliegenden Planfeststellungsunterlage nicht erkennbar.

Beschreibung der Maßnahme

Auf der Grundlage einer Power Point Präsentation erläutert Herr Jürgens die Planung der „Neufahrner Gegenkurve“.
Die Planfeststellungsunterlagen zur Neufahrner Gegenkurve (Strecke 5559) haben den Neubau einer zweigleisigen Strecke zwischen den ebenfalls neu zu bauenden Abzweigstellen Neufahrn Nord und Neufahrn Ost zum Gegenstand. In der Anlage 1 liegt dem Sachbericht ein Übersichtslageplan bei, in dem der Umgriff der geplanten Maßnahme zu erkennen ist.

Die Maßnahme stellt sich hierbei wie folgt dar:
Im Bereich der Abzweigstellen werden die Richtungsgleise in den Strecken Neufahrn – Flughafen (Strecke 5557) bzw. München – Regensburg (Strecke 5500) jeweils seitlich verzogen, um ausreichend Platz für die Ein- und Ausfädelung der Gleise der Neufahrner Gegenkurve (Strecke 5559) zu schaffen, die jeweils zwischen den Streckengleisen liegen. Die Anschlüsse an die vorgenannten Streckenstücke erfolgt jeweils mittels Weichenverbindungen. Nach Erreichen des erforderlichen Gleisabstands werden die Gleise der Neufahrner Gegenkurve angehoben, um höhenfreie Kreuzungen mit den verschiedenen Verkehrswegen herzustellen. Die Neufahrner Gegenkurve (Strecke 5559) wird hierbei über die A 92 überführt und südlich der A 92 in die bestehende Strecke 5557 ein- bzw. ausgefädelt. In Zusammenhang mit einer kreuzungsfreien Führung der Strecke 5559 und 5500 erfolgt der Neubau eines Trogbauwerkes für das neue Richtungsgleis Neufahrn – Freising der Strecke 5500.
In Verbindung mit dem Bau der Neufahrner Gegenkurve erfolgt auch eine Verlegung der GVS Mintraching – Moosmühle. Aufgrund der Fahrbahnbreiten mit b = 5,50 m sowie der teilweise mit 90 Grad verlaufenden Streckenführung und der hiermit einhergehenden schlechten Einsehbarkeit, wird sich nach großer Wahrscheinlichkeit eine Verlagerung des derzeitigen Verkehrs über die B 11 und dem Ortsteil Achering einstellen.
Zusätzlich erfolgen mit der Neufahrner Gegenkurve vorbereitende Maßnahmen für die nachträgliche Herstellung des optionalen Haltepunktes „Mintraching“ im Bereich des Gewerbeparks „Römerweg“. Die Planung des optionalen Haltepunktes „Mintraching“ ist allerdings nicht Bestandteil dieser Planfeststellungsunterlage „Neufahrner Gegenkurve“. Hierfür wäre ein erneutes Genehmigungsverfahren notwendig.

Die Entwurfsgeschwindigkeiten für die jeweiligen Strecken wurden entsprechend der Unterlagen wie folgt festgelegt:
Strecke 5559 Abzw. Neufahrn Ost – Abzw. Neufahrn Nord: Ve = 100 km/h
Strecke 5557 Bf Neufahrn – Bft München Flughafen West: Ve = 140 km/h
Strecke 5500 München Hbf – Regensburg Ve = 160 Km/h

Durch die Baumaßnahme „Neufahrner Gegenkurve“ wird das Stadtgebiet Freising nur bei der Hauptstrecke München – Regensburg auf einer Länge von ca. 900 m berührt. Von der Maßnahme sind die städtischen Flurstücke Nr. 1214,1215 und 1251/1, Gemarkung Pulling, betroffen. Hierbei handelt es sich ausschließlich um vorhandene nicht ausgebaute Wegeflächen bzw. um Teile einer Böschungsfläche an der vorhandenen Straßenüberführung über die Bahnstrecke München – Regensburg im Zuge der GVS Achering Giggenhausen.

Baudurchführung der Maßnahme

Die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt vornehmlich unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs. Temporäre Einschränkungen finden laut der Planfeststellungsunterlage in der Regel an Wochenenden und in Nachtsperrpausen statt. Für die Realisierung der Neufahrner Gegenkurve sowie der Umsetzung der betrieblichen Anforderungen wird ein Gesamtzeitraum von 4,5 Jahren angesetzt.

Da die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb möglichst gering gehalten werden sollen, wird hier bereits auf die Durchführung von Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeiten verwiesen. Grundsätzlich werden Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeiten auf das unumgängliche Maß beschränkt.

In Zusammenhang mit dem Rückbau der Straßenüberführungen im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Mintraching – Moosmühle wird für die Dauer von 2-3 Jahren eine Umfahrung über die B 11 und dem Straßenzug Kirchenpoint im Ortsteil Achering sowie der GVS Achering – Giggenhausen beabsichtigt. Eine entsprechende Darstellung liegt den Planungsunterlagen bei. Die tägliche Verkehrsbelastung der vorgenannten GVS wird mit ca. 250 Fahrzeuge / Tag und einem Schwerverkehrsanteil von SV = 13 % angegeben.

Für die Abwicklung der Baumaßnahme wird die Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen erforderlich. Hierbei ist unter anderem die ehemalige Rangierbahnhofsfläche im Bahnhof Freising an der B 11 vorgesehen. Als Baustraßen werden gemäß den Planunterlagen unter anderem vorhandene Wirtschaftswege (öffentlich gewidmete Wege der Gemeinde Neufahrn) genutzt, die entsprechend ausgebaut und befestigt werden.

In der Planfeststellungsunterlage werden weiterhin auch die „Emissionen von Bauphasen“ abgehandelt. Bei der Ausführung des Vorhabens wird entsprechend den Ausführungen des Erläuterungsberichts die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm beachtet (AVV-Baulärm) und durch den Bauherrn überwacht.
Im Kapitel 7.1.7 „Beurteilung und Schallschutzmaßnahmen“ heißt es unter anderem: „Zur Verifizierung und Überwachung der Baustellengeräusche können Dauermessungen an den kritischen Immissionsorten durchgeführt werden, um Hinweise auf mögliche Überschreitungen der schalltechnischen Anforderungen zu erhalten.“

Des weiteren sind im Stadtgebiet Freising, Gemarkung Pulling Ersatzmaßnahmen für das geplante Bauvorhaben „Neufahrner Gegenkurve“ vorgesehen. Die Ersatzmaßnahmen auf den Flurstücken 467 und 493 berühren keine städtischen Flächen und liegen in einer Kulisse, die grundsätzlich für Ausgleichsmaßnahmen geeignet ist und in deren weiterer Umgebung auch städtische Maßnahmen ausgeführt wurden. Negative Auswirkungen auf das städtische Ausgleichsflächenmanagement liegen nicht vor.
Entlang der Bahnstrecke 5500 München – Regensburg, südöstlich eines zu verlegenden Wirtschaftsweges erfolgt eine Gestaltungsmaßnahme G/A4 (Anlage von Gehölzpflanzungen und Hecken), die unter anderem auch die Böschung (städtisches Flurstück) der Straßenüberführung im Zuge der GVS Achering – Giggenhausen über die Bahnstrecke München – Regensburg mit einbezieht.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Planungs- und Umweltausschusses (32.) vom 17.08.2011

Belange der Stadt Freising im Zuge der Planung „Neufahrner Gegenkurve“

Unter interner Beteiligung von Referat 2, 3, 6 und 7 und den Stadtwerken Freising wurden die folgenden Belange ermittelt, die in der Einwendung der Stadt mit aufzunehmen sind:

a. Die vorgelegte Planung, die nunmehr mit dem Planungsziel der verbesserten Schienenanbindung des Flughafens eine sogenannte Neufahrner Gegenkurve vorsieht, ist aus dem Ergebnis des durchgeführten Raumordnungsverfahren weiter entwickelt worden.
Die Gesamtkonzeption besteht aus mehreren Stufen, die u.a. auch eine Anbindung Freisings über den Flughafen an Erding ermöglichen.
Dieses Ziel kann von Seiten der Stadt Freising auch grundsätzlich befürwortet werden.

b. Es wird ausdrücklich begrüßt, dass nunmehr der Planfeststellungsunterlage zu entnehmen ist, dass die Marzlinger Spange deshalb ausgeschieden wurde, weil sie den verkehrlichen und planerischen Zielen des Vorhabens nicht entspricht.

c. Die Stadt Freising stellt im System der zentralen Orte des Landesentwicklungsprogramms ein mögliches Oberzentrum dar und nicht wie in den Planfeststellungsunterlagen mehrfach ausgeführt, ein Mittelzentrum. Daher ist es aus der Sicht der Stadt auch weiterhin wichtig, eine leistungsfähige Anbindung an den ÖPNV sicherzustellen.

d. Entsprechend dem Erläuterungsbericht sieht die Konzeption des Mitfalls auf der Neubaustrecke über die Neufahrner Kurve die Einrichtung einer zusätzlichen Linie zwischen Regensburg, Landshut, Moosburg und Freising und dem Flughafen München einen ganztägigen Stundentakt ohne weitere Zwischen-

halte vor. Abgesehen von dieser neu eingerichteten Linie sollen sich gemäß der weiteren Ausführungen keine Änderungen des Betriebsleistungsangebotes im Vergleich zum Ohnefall ergeben.
Nachdem in der Planfeststellungsunterlage keine detaillierten Ausführungen zum Betriebskonzept zu entnehmen sind, kann aus der Sicht der Stadt daher nicht schlüssig nachvollzogen werden, wie dieses zusätzliche Zugprogramm auf den vorhandenen Strecken, hier vor allem im Streckenabschnitt Neufahrn – Freising (Strecke 5500), ohne betriebliche Einschränkungen abgewickelt wird.
In diesem Zusammenhang wird daher auf das beiliegende Antwortschreiben der früheren Staatsministerin für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 13.03.2008 Bezug genommen. Hierin wurde in Verbindung mit der Neufahrner Gegenkurve sowie dem Erdinger Ringschluss durch das Staatsministerium zugesichert, dass die Verkehrsanbindung der Stadt mindestens im heutigen Umfang gewährleistet bleibt. Hinsichtlich der Direktanbindung des Flughafens über die Neufahrner Gegenkurve handelt es sich um ein zusätzliches Angebot.
Wir bitten im künftigen Betriebskonzept die Zusagen des Staatsministeriums hinsichtlich der Stadt Freising zu berücksichtigen.

e. Aus den Planunterlagen sind keine konkreten Informationen zum weiteren zeitlichen Ablauf des offensichtlich viergleisigen Ausbaus im Bereich Neufahrn Nord - Freising zu entnehmen. Im verkehrlichen Gesamtkonzept wird unter anderem nur auf ein Konzept 3 „Ausbau Streckenabschnitt Neufahrn Nord – Freising" verwiesen. Es wird um nähere Aussagen zum weiteren Vorgehen gebeten.

f. Im Bereich des Gewerbegebietes Mintraching wird ein optionaler Haltepunkt, der jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, vorgesehen bzw. möglich gemacht. Im Verfahren zu den Bebauungsplänen für den Gewerbepark Römerweg hat die Stadt Freising zwar begrüßt, dass eine entsprechende

Trasse für die raumgeordnete Neufahrner Kurve frei gehalten wurde, jedoch wird die Haltestelle aufgrund eines noch nachzuweisenden Bedarfs und einer Verlängerung der Fahrzeiten kritisch gesehen.

g. Im Zuge der Gesamtbaumaßnahme „Neufahrner Gegenkurve“ erfolgt gemäß den Planungsunterlagen eine Umleitung der GVS Mintraching – Moosmühle sowie der Baustellenverkehre über den Ortsteil Achering, „Kirchenpoint“ und der GVS Achering – Giggenhausen (Brückenbauwerk auf Brückenklasse 30 t vorgesehen). Der Straßenzug „Kirchenpoint“ ist aufgrund der vorhandenen Beschilderung über die B 11 nur für Anliegerverkehr zugelassen. Des Weiteren ist im derzeit vorhandenen Fahrbahnquerschnitt kein Begegnungsfall Lkw/Lkw möglich. Die Straße befindet sich in einem baulich schlechten Zustand und steht für einen Ausbau an. Im Gesamtquerschnitt „Kirchenpoint“ liegt eine Verkehrsbelastung von 800 Kfz/ 24 h (SV = 7%) vor. Eine Umleitung über den Kirchenpoint wird daher von Seiten der Stadt abgelehnt.
Durch die zusätzlichen Fahrten aus der geplanten Umleitung der GVS Mintraching – Moosmühle mit 250 Kfz/24h (SV = 13%) sowie der zusätzlichen Baustellenverkehre würde sich eine nicht unerhebliche zusätzliche Verkehrsbelastung für den Ortsteil Achering ergeben. Wir bitten daher um eine erneute Überprüfung von alternativen Umleitungsstrecken bzw. der Baustellenerschließung.

h. Die geplante Verlegung der GVS Mintraching – Moosmühle weist u.E. erhebliche Defizite durch die gewählten Fahrbahnbreiten sowie der Streckenführung hinsichtlich der Charakteristik einer Gemeindeverbindungsstraße auf. Aufgrund der geplanten Streckenführung im Bereich der A 92 und der Strecke 5557 ist hier keine ausreichende Einsehbarkeit mehr für entgegenkommende landwirtschaftliche Fahrzeuge oder auch Radfahrer gegeben. Aus der Sicht der Stadt wird daher unter Beachtung der Rückläufigkeit sowie der nicht ausreichenden Einsehbarkeit eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der GVS auf die B11 sowie auf den Ortsteil Achering gesehen.

Wir möchten in diesem Zusammenhang auch auf die vom Landkreis ausgeschilderte Radwegroute auf der GVS Mintraching – Moosmühle zwischen der Stadt Freising und der Gemeinde Neufahrn verweisen.

i. Durch das Staatliche Bauamt Freising ist 2012 eine grundlegende Erneuerung der Ortsdurchfahrt der B11 in Achering vorgesehen. Hierbei ist in Zusammenarbeit mit der Stadt auch eine Erneuerung der Gehwege an der Bundesstraße vorgesehen. Die geplanten Umleitungsmaßnahmen der Baumaßnahme „Neufahrner Gegenkurve“ sind mit dem zuständigen Baulastträger der Bundesstraße 11 abzustimmen.

j. Für das Grundstück (ehemaliger Rangierbahnhof) Fl.Nr. 1879/75, Gemarkung Freising, südlich des Regionalbusbahnhofs ist gemäß den Planunterlagen eine Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche beabsichtigt. Entsprechend den vorgelegten Planunterlagen ist eine Baustellenzu- bzw. ausfahrt über die B11, Münchner Straße in unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Lichtsignalanlage Münchner Str./Angerstraße und über den Regionalbusbahnhof geplant. Aus den Unterlagen sind keine Angaben zu den Fahrzeugbewegungen erkennbar. Die Verkehrsbelastung der B 11 beträgt laut einer Verkehrsuntersuchung von Herrn Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 08. April 2010 im Gesamtquerschnitt ca. 22.400 Kfz/24h. Die Spitzenstundenbelastung betrug in der Morgenspitze (07.15 – 08.15 Uhr) ca. 1.600 Kfz/h bzw. in der Abendspitze (16.30 – 17.30 Uhr) ca. 1.816 Kfz/h. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Münchner Str./ B 11 bzw. zur Nähe der vorgenannten Lichtsignalanlage wird eine Baustellenein- bzw. ausfahrt über die B 11 nicht befürwortet. Für die geplanten Aus- bzw. Einfahrten im Bereich des Regionalbusbahnhofs könnte es in Abhängigkeit der geplanten Verkehrsbewegungen gleichfalls zu Konflikten mit fahrenden bzw. wartenden Bussen kommen. Ebenfalls in Höhe der baustellenbedingten Verkehrsbewegungen kann es an der Lichtsignalanlage Münchner Str./ Saarstr./ Bahnhofsstraße auf Grund der zur Verfügung stehenden Grünzeiten für Fahrten aus der Bahnhofsstraße zu erheblichen

Rückstauungen kommen, die sowohl den Busverkehr als auch den Individualverkehr beeinträchtigen können.
Da aus den vorliegenden Unterlagen keine Angaben zu den Baustellenfahrten zu entnehmen sind, wäre vor einer weiteren Entscheidung eine konkrete Untersuchung erforderlich.

k. Die ehemalige Rangierbahnhofsfläche Fl.Nr. 1879/75 am Bahnhof Freising soll unter anderem als Lagerfläche für Bodenaushub Z.2 (LAGA = Landesarbeitsgemeinschaft Abfall) dienen. Insofern eine Nutzung auf der vorgenannten Fläche für das verunreinigte Material erfolgt, ist eine Abstimmung mit den Fachbehörden (LRA Freising/ Bodenschutzabteilung, Wasserwirtschaftsamt) erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auch zu klären, inwieweit mit dem anfallenden Material in Bezug auf mögliche Boden- und Grundwasserbeeinträchtigungen umzugehen ist, das bei den geplanten Reifenwaschanlagen anfallen wird.

l. Südlich von Freising wird das Wasserschutzgebiet in der weiteren Schutzzone (Zone III B) von der Bahnstrecke 5500 München – Regenburg durchschnitten. Die geplante Maßnahme befindet sich unmittelbar am Rand bzw. teilweise innerhalb der weiteren Schutzzone III B. Die weitere Schutzzone (Zone III B) wurde vorerst nicht ausgewiesen, da hier ein alternatives Trinkwasserschutzkonzept im Rahmen eines vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz genehmigten Pilotprojektes Freising erprobt wird. Durch die Stadtwerke Freising wurde als Betreiber des Schutzgebietes gegenüber der Stadt in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass alle Verbote und beschränkt zulässigen Handlungen, die in der weiteren Schutzzone (Zone III B) gelten, zu beachten sind. Hierbei wird um Einhaltung der RiStWag (derzeit gültige Ausgabe 2002) analog dem Straßenbau gebeten.

m. Mit der Änderung der Gleisanlagen im Zuge der Strecke 5500 München – Regensburg erfolgt auch eine Anpassung einer vorhandenen Rasenfahrt (Bauwerksverzeichnis Nr.1.301) südlich der Bahnstrecke. Gemäß dem Straßenbestandsverzeichnis handelt es sich hier um keinen öffentlichen Wirtschaftsweg in der Baulast der Stadt.
Entsprechend den Planunterlagen erfolgt z.B. mit der Baumaßnahme eine Verlegung und Ausbau des Wirtschaftsweges (Bauwerks Nr. 1.301) in südöstlicher Richtung. Laut Bauwerksverzeichnis wäre der Weg künftig in der Baulast der Gemeinde Neufahrn, diese würde auch für die ca. 900 m lange Wegeführung auf dem Stadtgebiet Freising zutreffen. Es wird von Seiten der Stadt davon ausgegangen, dass es sich hier um einen Fehler im Bauwerksverzeichnis handelt und dass dieses neu ausgebaute Wegestück künftig in der Bau- und Unterhaltungslast der Stadt liegt. Die Erhaltungsmehrkosten (Unterhalt und Erneuerung) der neu hinzukommenden Flächen der Wirtschaftswege einschließlich der Leitplanken sind durch den Vorhabensträger an die Stadt zu zahlen. Die Berechnung des Ablösevertrages erfolgt unter Zugrundelegung der geltenden Ablösungsrichtlinien und der tatsächlich angefallenen Kosten.

n. Das Baustellenkonzept sieht die Befahrung von einigen Wirtschaftswegen auf dem Stadtgebiet Freising, Gemarkung Pulling vor. Grundsätzlich ist vor einer Befahrung dieser Wirtschaftswege - durch den Baustellenverkehr - eine Beweissicherung durchzuführen. Hierbei sind auch nochmals die vorgesehenen Wirtschaftswege auf Ihre Befahrbarkeit (Schleppkurven und Sicht) bzw. evtl. notwendiger Ausweichstellen zu prüfen. Als Beispiel wird hier auf die Einmündung der GVS Achering – Giggenhausen mit einem Wirtschaftsweg auf der nördlichen Seite des Brückenbauwerks verwiesen.

o. Bei der Ausführung des Vorhabens wird entsprechend den Ausführungen des Erläuterungsberichts die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm beachtet (AVV-Baulärm) und durch den Bauherrn überwacht.

Im Kapitel 7.1.7 „Beurteilung und Schallschutzmaßnahmen“ heißt es unter anderem: „Zur Verifizierung und Überwachung der Baustellengeräusche können Dauermessungen an den kritischen Immissionsorten durchgeführt werden, um Hinweise auf mögliche Überschreitungen der schalltechnischen Anforderungen zu erhalten.“
Wir bitten die Lärmauswirkungen während der Bauzeit für die Ortsteile Pulling, Achering und vorhandener Einzelanwesen, vor allem auch aufgrund der bereits bestehenden Vorbelastung durch den Fluglärm, möglichst gering zu halten. Hierzu bitten wir die vorgenannte Möglichkeit der Überwachung zu nutzen um ggf. hierauf zu reagieren.
Für die Baustelleneinrichtungsfläche am Bahnhof Freising sind entsprechend der vorgelegten Unterlagen keine Aussagen zum Baulärm zu finden. Wir bitten um Prüfung, inwieweit durch die Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche eine Überschreitung der Lärmwerte, hier vor allem für die Wohngebäude, an der Bundesstraße 11 vorliegt.

p. Mit der Gestaltungsmaßnahme G/A4 erfolgt die Anlage von Gehölzpflanzungen und Hecken entlang der Bahnstrecke bis zur städtischen Fl.Nr. 1251/1. Hierbei werden auch Teile des vorgenannten städtischen Flurstücks überplant. Durch die geplante Maßnahme kommt es zu erschwerten Bedingungen beim Unterhalt und der Pflege der Böschung im Bereich der vorhandenen Brücke „GVS Achering – Giggenhausen“.
Ferner ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht festgelegt, wer für den Unterhalt und die Pflege dieses Streifens zuständig ist.

Herr Jürgens ergänzt, dass aktuell durch einen aufmerksamen Freisinger Bürger auf einen in der Mittelbayerischen Zeitung Oberpfalznetz am 13.07.2011 veröffentlichten Artikel hingewiesen wurde, in dem von einer Spitzenrunde am 11.07.2011 im Landtag berichtet wird. In dieser Spitzenrunde wurde mit Herrn Ministerpräsident Seehofer, dem Verkehrsminister und einigen Fraktionschefs das Thema „Neufahrner Kurve

/ Zeitler-Kurve“ diskutiert mit dem Ergebnis, dass man vorerst die bereits kurz vor dem Baurecht stehende „Neufahrner Gegenkurve“ umsetzt , allerdings die nach dem Landtagsabgeordneten Otto Zeitler benannte „Zeitler-Kurve“ als Ziel in das Landesentwicklungsprogramm aufnimmt.
Auf der Grundlage eines Lageplans, der einer Untersuchung der Rössler-Vieregg GmbH entnommen ist, erläutert Herr Jürgens nochmals die Trassenführung der sog. „Zeitler-Kurve“. Diese Variante schleift unmittelbar nach dem Isarauenpark südlich der Molkerei aus der vorhandenen Bahnstrecke München-Regensburg aus. Im Zuge der Trassenführung erfolgt ein Tunnelabschnitt im Bereich der Isarauen. Die Strecke mündet nach der Querung der Isar wieder in die vorhandenen Gleisanlagen am Flughafen ein. Vergleicht man die „Zeitler-Kurve“ mit der in der Verkehrsuntersuchung für die Schienenanbindung des Flughafens München dargestellten Variante, der sog. „Sauschwänzlekurve“, so ist eine gewisse Ähnlichkeit der beiden Trassen festzustellen. Der Unterschied besteht nur darin, dass die „Sauschwänzlekurve“, entgegen der „Zeitler-Kurve“ nördlich der Molkerei geführt wird.
Aufgrund dieses Sacherhalts wird um Aufklärung gebeten, inwieweit der Pressebericht den Tatsachen entspricht und welche Folgen sich hieraus für das Stadtgebiet Freising ergeben.

StR Frankl bedankt sich für die Stellungnahme der Verwaltung und unterstützt diese, er möchte jedoch noch Folgendes unterstreichen:
Er befürwortet die Neufahrner Gegenkurve, da diese Planung einen geringen Landverbrauch verursacht. Zu den weiteren Vorschlägen äußert er seinen Unmut darüber, wie die Planer mit ihrem Rotstift über die Freisinger Landschaft verfügen.
Zu Achering fordert StR Frankl, dass der Baustellenverkehr und der spätere Verkehr aus dem Bereich „Kirchenpoint“ ferngehalten werden. Hierfür muss eine bessere Lösung gefunden werden.
Ferner unterstützt StR Frankl auch die Ablehnung des Freisinger Bahnhofs als Baustofflager. Es kann nicht funktionieren, noch mehr zusätzlichen Verkehr in die Stadt einzuleiten, auch wenn dieser nur zeitlich begrenzt ist. Er bittet daher um die Ablehnung einer Baustofflagerfläche am Bahnhof Freising.

StR Drobny sieht die Planung prinzipiell positiv, da Freising nicht vom Fernverkehr abgehängt wird, auch wenn die Marzlinger Spange realistischer Weise noch nicht zu den Akten gelegt ist. Er lehnt ein Baustofflager am Bahnhof ab, ebenso die vorgeschlagene „Zeitler-Kurve". Zudem bemängelt er, dass ein Grundstück im Verfahren als Ausgleichsfläche dargestellt ist und der Eigentümer darüber bisher nicht unterrichtet wurde.

Bgm. Zierer hält sowohl die sog. „Zeitler-Kurve" als auch die Unterlagen der DB noch für unausgegoren.

Der Vorsitzende bemerkt, dass sich die Stellungnahme auf die im Verfahren ausgelegten Unterlagen beziehen muss.

StRin Lintl stellt fest, dass das Hauptziel der Schienenplanungen eine Entlastung der Straßen ist. Sie regt an, die U-Bahn nach Garching mit einer Verlängerungsoption nachrichtlich aufzunehmen.

StR Dr. Maguhn fragt, wie das Schreiben des Wirtschaftsministeriums, Frau Ministerin Müller, aus dem Jahr 2008 interpretiert wird.

Der Vorsitzende antwortet, dass mit der Realisierung der Neufahrner Gegenkurve die Anbindung des Flughafens verbessert wird. Die Option einer Marzlinger Spange sieht er als ein Zugeständnis an den ostbayerischen Raum, der keine rechtliche Wertigkeit hat.

StR Dr. Pause fragt, wer die Kosten für die Maßnahme und die entstehenden Pflegemaßnahmen trägt.

Der Vorsitzende antwortet, dass dafür der Träger der Maßnahme zuständig ist.

StR Bauer stellt fest, dass das Vorhaben eigentlich nicht beurteilbar ist, da nur ein Abschnitt im Verfahren ist und zumindest ein zweiter Abschnitt zur Beurteilung erforderlich wäre.
StR Bauer wünscht außerdem, dass der vorgesehene Straßenausbau am Kirchenpoint in Achering so lange zurückgestellt wird, bis hier Klarheit besteht.

Die Ausschussmitglieder danken Herrn Jürgens für die ausführliche Darstellung.

Der Vorsitzende schlägt vor, dass die heutigen Anregungen weitestgehend in die Stellungnahme eingearbeitet werden und stellt den Beschlussvorschlag zur Abstimmung

Beschluss Nr. 322/32a

Anwesend: 13 Für: 13 Gegen: 0

Unter Berücksichtigung der im Sachbericht unter dem Punkt 4 aufgelisteten Punkte und möglicher zusätzlicher Erkenntnisse aus dem laufenden Verfahren wird die Verwaltung beauftragt, die Stellungnahme der Stadt Freising fristgerecht bei der Regierung von Oberbayern vorzulegen.

Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des

Planungs- und Umweltausschusses (32.) vom 17.08.2011

TOP 2 **Bebauungsplan Nr. 33 „Krautgarten“, 5. Änderung für den Bereich der Werkstätten für behinderte Menschen**
a) Ergebnis der Öffentlichkeitsunterrichtung gem. § 13a BauGB
b) Vorstellung des Planentwurf
- Beschluss -
Anwesend: 13

Frau Combrink-Fuhrmann trägt den Sachverhalt vor

Zu a):
Die Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Krautgarten“ im beschleunigten Verfahren für den Bereich der Werkstätten für behinderte Menschen (5. Änderung) wurde am 02.03.2011 vom Planungs- und Umweltausschuss beschlossen.

Ziel und Zweck der Bebauungsplanänderung ist es,
- durch eine teilweise Aufstockung Verwaltungsräume ins 1. OG zu verlagern und erdgeschossig so die Möglichkeit zur Erweiterung der bestehenden Werkstattflächen auf dem Bestandsgrundstück zu ermöglichen,
- dringend benötigte zusätzliche Lagerflächen mit guten Anlieferbedingungen zu schaffen,
- einer geordneten Organisation des Hol- und Bringdienstes durch Kleinbusse und der Parkierung zu entsprechen,
- den vorhandene Baumbestand, so weit möglich, zu erhalten.

In der Zeit vom 18.05.2011 bis einschließlich 03.06.2011 fand gem. § 13a Abs. 3 BauGB die Öffentlichkeitsunterrichtung statt.

Anregungen wurden seitens der Bürger in diesem Verfahrensschritt nicht vorgetragen.

Zu b):

Voraussetzung für die Einleitung weiterer Verfahrensschritte war gemäß Änderungsbeschluss vom 02.03.2011 die Übernahme der Planungskosten durch den Betreiber. Eine entsprechende Vereinbarung liegt vor.

In der Zwischenzeit erfolgte eine grundsätzliche Abstimmung der Planung mit den wichtigsten Fachbelangen bzgl. Lärmschutz, Wasserrecht, Naturschutz, Altlasten sowie mit Feuerwehr, Polizei, Ordnungs- und Tiefbauamt im Rahmen eines Scoping-Termins am 25.05.2011. Eine Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze auf dem Grundstück erfolgte durch das Bauamt.

Als wesentliche Planungsziele des Entwurfs können genannt werden:

- Einfügen der Baukörper für die vorgesehenen Nutzungen in das Bestandsgrundstück unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes.
- Anpassung der Geschossigkeit an die Umgebung.
- Erweiterung der Arbeitsräume im EG zur Erreichung der erforderlichen Arbeitsplatzgrößen und -gestaltung durch die Verlagerung von durch die behinderten Nutzer weniger häufig frequentierten Bereiche (Verwaltung, Turnraum) in ein nach Süden aufgeständertes Obergeschoss.
- Schaffung von dringend benötigten Lagerflächen in einem Hochregallager südlich des bestehenden Lagers entlang der Erschließung für Anliefer- bzw. Abfahrtsverkehr.
- Erhalt der bestehenden Erschließung für den Hol- und Bringdienst sowie für Rettungsfahrzeuge.
- Nachweis der erforderlichen Stellplätze unter Berücksichtigung des Hol- und Bringdienstes für die behinderten Nutzer sowie zusätzlicher Stellplätze für Besucher auf dem Grundstück.
- Entsiegelung möglichst vieler Pflasterflächen zu Gunsten von Grünflächen für die Niederschlagsversickerung.

- Erhalt und Ergänzung des Straßenbild prägenden Baumbestandes.

StR Frankl hält die notwendige Nachverdichtung in diesem Bereich für die genannte Nutzung und die Funktionalität der Werkstatt für verträglich und erforderlich.

Auch Bgm. Zierer stellt fest, dass durch die Bebauungsplanänderung die Zukunft dieser Einrichtung an diesem Standort gewährleistet werden kann.

StR Drobny bittet darum, die Pflanzenauswahl zu überarbeiten und Pflanzen zu verwenden, die in die Moosachaue passen. Er sagt entsprechende schriftliche Vorschläge zu.

StR Gmeiner fragt, ob durch diese Erweiterung die Kapazitäten der Werkstätten erhöht werden oder es sich nur um eine Optimierung der Produktion handelt.
Frau Combrink-Fuhrmann erklärt, dass es sich um eine Erweiterung von Lagerflächen und die Schaffung von Flächen für die bisher stark beengten Werkstätten handelt, um hier wieder räumlich ausreichende und sichere Arbeitsbedingungen zu schaffen.

Beschluss Nr. 323/32a
Anwesend: 13 Für: 13 Gegen: 0
Mit dem heute vorgestellten Bebauungsplanentwurf (Stand: 25.07.11) für die 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Krautgarten“ besteht Einverständnis.
Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage des vorgestellten Bebauungsplanentwurfes die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Planungs- und Umweltausschusses (32.) vom 17.08.2011

Folgender Tagesordnungspunkt wird vorgezogen:

TOP 6.3 Berichte und Anfragen
Pullinger Weiher
Anfrage StR Frankl vom 08.06.2011
Anwesend: 13

Frau Combrink-Fuhrmann berichtet, dass bei der Überprüfung, ob im Bereich des Pullinger Weihers Flächen für Feiern von Jugendlichen umgestaltet werden können, seitens des Erholungsflächenvereins abgelehnt wird. Aufgrund der Gemeinnützigkeit können keine kommerziellen Feste veranstaltet werden. Sollte zukünftig ein Gastronomieangebot geschaffen werden, könnte es für diese Zwecke genutzt werden. Parties im herkömmlichen Sinn werden wegen der Vorbildfunktion für andere Erholungsgebiete abgelehnt.

StR Frankl ist weiterhin der Meinung, dass die Stadt den Jugendlichen z.B. für Schulabschlussfeiern, einen Veranstaltungsort zur Verfügung stellen sollte, um zu vermeiden, dass die Feste an jeder beliebigen Stelle stattfinden.

Der Vorsitzende erwidert, dass die Stadt dann auch für eine ordnungsgemäße Infrastruktur, wie z.B. Toiletten sorgen müsste. Er stimmt zu, dass das Thema noch gelöst werden muss, sieht aber auch die Schulen und z.B. den Landkreis als Träger der Schulen in der Verpflichtung.

StR Notter unterstützt die Forderung nach einer dauerhaften Lösung, um das Thema nicht jedes Jahr erneut behandeln zu müssen.

TOP 3 **Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“**
- Antrag auf Bebauungsplanänderung
- Beschluss –
Anwesend: 13

Frau Stetka trägt den Sachverhalt vor.
Am 14.04.2009 wurde für die Fl.Nrn. 208 – 213, 282 – 284, 286, 287 u. 287/1 der Gemarkung Attaching ein Vorbescheid für einen Pensionspferdebetrieb mit Betriebsleiterhaus beantragt. Als Außenanlagen sind u.a. ein Dressurplatz sowie eine eingefriedete Koppel mit einer Fläche von ca. 15 ha vorgesehen.
Die Vorhabensgrundstücke liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“. Gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans ist die Errichtung von Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe auf den beantragten Grundstücken ausgeschlossen.
Es wurde deshalb von den Antragstellern die Erteilung einer Befreiung beantragt.
Mit Vorbescheid vom 23.11.2010 wurden die Vorhaben wegen bauplanungsrechtlicher Unzulässigkeit abgelehnt.
Eine Befreiung wurde nicht erteilt.

Die Antragsteller haben darauf hin Verpflichtungsklage beim VG München erhoben mit dem Antrag, den Bescheid aufzuheben und die Stadt Freising zu einer positiven Verbescheidung der Vorbescheidsfragen zu verpflichten.
Aufgeführt wurde in diesem Zusammenhang auch, dass nach Ansicht der Kläger die Zulässigkeit des Vorhabens sich nach § 35 Abs. 1 Nr. 1 BauGB beurteile, da der in Anspruch genommene Bebauungsplan wegen eines Ausfertigungsmangels unwirksam sei.

Dieser Ausfertigungsmangel wurde mittlerweile im Rahmen eines sog. ergänzenden Verfahrens gem. § 214 Abs. 4 BauGB durch eine erneute Ausfertigung und rückwirkende Inkraftsetzung behoben.

Mit Urteil vom 31.05.2011 hat das Bayer. Verwaltungsgericht München die Klage abgewiesen.
Dabei wurde in den Entscheidungsgründen insbesondere von der Wirksamkeit des Bebauungsplans und der nach wie vor uneingeschränkten Gültigkeit der Planungsziele ausgegangen.

Bereits mit Schreiben vom 25.05.2011 wurde vom Rechtsanwalt der Kläger ein Antrag auf Änderung des Bebauungsplanes Nr. 88 dahingehend gestellt, dass die Festsetzung „Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe sowie die dazugehörigen Wohnungen und Wohngebäude und sonstige land- und forstwirtschaftliche Gebäude sind nur innerhalb der im Plan abgegrenzten Bereiche zulässig“ zu streichen sei.

Dieser Antrag wird insbesondere damit begründet, dass die mit der Bebauungsplanung beabsichtigte Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung im Geltungsbereich des Bebauungsplans bisher nicht erreicht worden sei und somit ein tatsächlicher Bedarf an landwirtschaftlichen Gebäuden weiterhin bestehe.

Hierzu ist aus planerischer Sicht folgendes auszuführen:
Mit dem Bebauungsplan Nr. 88, der gemeinsam mit der Nachbargemeinde Hallbergmoos aufgestellt wurde, sollte im Umfeld des Flughafens ein großräumiger Freiraum gesichert werden, der Schutz naturnaher Landschaftsteile erfolgen und eine Verbesserung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und der Eigenart des Landschaftsbildes erfolgen.
Diesem Ziel geschuldet ist deshalb auch, dass nur solche bauliche Nutzungen für zulässig erklärt wurden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit land- und forstwirtschaftlicher Nutzung stehen und zum anderen die Errichtung von Gebäuden auf

räumlich bestimmte Bereiche, auf denen Hofstellen schon vorhanden sind, begrenzt wird.

Die zur Aufhebung beantragte Festsetzung ist ein wichtiger Bestandteil der Grundzüge der Planung und kann deshalb nicht entfallen, ohne dass eines der wesentlichen Planungsziele des Bebauungsplans aufgegeben würde.
Dieses Planungsziel hat für die Stadt Freising auch nach wie vor Gültigkeit.

Der Bebauungsplan in seiner gegenwärtigen Fassung stellt weiterhin im Hinblick auf die Verletzung der kommunalen Planungshoheit einen wichtigen Baustein in einem Gerichtsverfahren gegen den erlassenen Planfeststellungsbeschluss für eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München dar.
Durch eine Bebauungsplanänderung könnte sich die Stadt selbst in Widerspruch zu ihren bisherigen Einwendungen setzen.
Da vom Antragsteller mittlerweile auch Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt wurde, gilt Gleiches auch für das laufende Gerichtsverfahren bzw. ggf. auch für das vom Antragsteller bereits angekündigte Normenkontrollverfahren gegen den Bebauungsplan: Auch hierbei würde ein Bebauungsplanänderungsverfahren die Rechtsposition der Stadt beeinträchtigen.

Offen bleiben kann deshalb auch, inwieweit mit dem beantragten Vorhaben und dessen Größenordnung überhaupt ein landwirtschaftlich privilegiertes Vorhaben vorläge.
Hinzu kommt, dass das geplante Vorhaben in einem Bereich realisiert werden soll, der nach dem Inhalt der Planfeststellung von einem erheblichen Dauerschallpegel – im nördlichen Abschnitt des Vorhabens bei ca. 70 dB(A) bzw. für das übrige Vorhaben zwischen 65 dB(A) bis 70 dB(A) - betroffen sein würde.
Ab 70 dB(A) werden Gesundheitsbeeinträchtigungen unterstellt, so dass für solche Bereiche gesetzliche Übernahmeansprüche bestehen (s. aktuelles Entschädigungsgebiet aus dem Planfeststellungsbeschluss).

Im Übrigen bleibt festzustellen, dass auf die Aufstellung bzw. Änderung von Bauleitplänen kein Rechtsanspruch besteht (§ 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB).

Herr Koch zeigt zur Ergänzung den Plan mit der Markierung des sog. Entschädigungsgebietes, das so massiv vom Lärm betroffen ist, dass hier Übernahmeansprüche geltend gemacht werden können, das heißt, dass letztlich die Südhälfte Attachings für die Absiedlung vorgesehen ist. Das Vorhaben soll unmittelbar neben dem Sportgelände verwirklicht werden, so dass dieselben Probleme auftreten würden. Es wäre aus Lärmschutzgründen unverantwortlich hier eine Freizeiteinrichtung wie einen Reiterhof mit dazugehöriger Wohneinrichtung zu genehmigen, da gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnissse nicht begründbar sind.

StR Frankl bezweifelt, dass der Bebauungsplan Nr. 88 noch zeitgemäß ist und den erwarteten Erfolg gebracht hat. Er räumt den positiven Gedanken ein, mit dem Plan die Erweiterung des Flughafens etwas zu bremsen. Der FMG hat er aber den Vorteil gebracht, dass diese Flächen freigehalten wurden und als Tauschgrundstücke erworben werden konnten.
Er fordert, dass in diesem Gebiet privilegierte Maßnahmen möglich sein müssen und dass sich die Landwirtschaft auch hier entwickeln kann. Seiner Meinung nach dürfte die Landwirtschaft nicht unter den Vorschriften des Bebauungsplans leiden, weil sonst die Stadt verpflichtet wäre, einen Ausgleich zu bezahlen.

StR Drobny bemerkt, dass der Landwirt seine Flächen im Rahmen der Gesetze bewirtschaften kann wie er will.

Herr Koch erläutert, dass das Hauptziel, nämlich die Freihaltung des Gebiets, erreicht wurde.
Im Hinblick auf die Privilegierung stellt er fest, dass im Bebauungsplan Bereiche, mit Größenangaben zu den Bauflächen für privilegierte Maßnahmen i. S. der Landwirtschaft enthalten sind. Es ist nicht so, dass die Fläche komplett für die Landwirtschaft und ihre Hof- oder Betriebsstellen gesperrt wäre.

StR Freitag und StR Drobny wollen der FMG im Hinblick auf eine gerichtliche Auseinandersetzung durch Ausnahmen nicht in die Hand spielen.

Bgm. Zierer bestreitet, dass die Ausrichtung des Bebauungsplanes Nr. 88 heute noch zeitgemäß ist und glaubt, dass auch die Clemensänger geschützt werden sollten.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die Bebauungspläne Nr. 88 und Clemensänger wegen ihrer unterschiedlichen Zielführung nicht miteinander verglichen werden können. Auch ist es Aufgabe der Stadt, für die Bürgerinnen und Bürger Freiräume für eine unterschiedliche, ausgewogene Nutzung vorzusehen, da ein gesundes Wohnumfeld für eine Stadt wie Freising von Nöten ist.

Herr Koch macht darauf aufmerksam, dass nicht zwei Dinge miteinander vermischt werden dürfen. Es liegt ein Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichts vor, dass diese Baumaßnahme nicht zulässig ist.
Dies hat nichts mit dem vorliegenden Antrag auf Aufstellung bzw. Änderung eines Bebauungsplan zu tun.

StR Gmeiner ist der Meinung, dass es ein Widerspruch wäre, wenn benachbarte Gebiete in Attaching unter Umständen abgesiedelt werden sollen und gleichzeitig einer Änderung des Bebauungsplans oder einem Bauantrag zugestimmt würde. Das kann zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden, wenn das Thema 3. Startbahn abgeschlossen ist.

Der Vorsitzende ergänzt, dass es unverantwortlich ist, der FMG gegenüber zu erklären, dass hier ein Sportbetrieb wegen der künftig auftretenden Lärmwerte unerträglich wäre und gleichzeitig eine Freizeitanlage zu genehmigen.

StR Frankl schlägt vor, dass man sich mit der Thematik auseinandersetzt , wenn über den Flächennutzungsplan und das Stadtentwicklungskonzept gesprochen wird.

Der Vorsitzende stimmt dem zu.

Bgm. Zierer betont, dass lediglich ein Übernahmeanspruch besteht. Die Spielflächen in Attaching sollen nicht aufgegeben werden.

StR Dr. Pause fragt, wie weit Hallbergmoos in den Bebauungsplan eingebunden ist.

Der Vorsitzende antwortet, dass das ein gemeinsamer Bebauungsplan ist. Jede Kommune ist für ihr Hoheitsgebiet zuständig, jedoch haben beide die gleiche Zielsetzung.

StR Priller stellt die Privilegierung des Antragstellers in Frage, weil bekannt ist, dass er auch noch andere Gewerbe betreibt.
Er möchte außerdem wissen, ob der Bodenrichtwert für Ackerland oder einen Pferdehof gleich ist und ob sich die Veränderung auf den derzeitigen Grundstückspreis auswirken würde.

Herr Koch erklärt, dass der Planfeststellungsbeschluss bezüglich Entschädigungen auf einen Stichtag November 2007 abgestellt ist, d. h. auf alles, was bis dahin bauaufsichtlich genehmigt oder gebaut war.
Über eine Privilegierung des Vorhabens ist derzeit nicht entschieden.

StR Gmeiner erkundigt sich, ob die Stadt Freising bei einer Genehmigung in Regress genommen werden könnte.

Herr Koch erklärt, dass die Stadt Freising nur in Regress genommen werden kann, wenn eine rechtswidrige Entscheidung oder eine Amtspflichtverletzung vorliegt und

dem Bauwerber auf der Basis einer rechtswidrigen Entscheidung Aufwendungen für eine Baumaßnahme entstehen, die er nachher wieder beseitigen muss.

Beschluss Nr. 324/32a
Anwesend: 13 Für: 13 Gegen: 0
Der Antrag auf Änderung des Bebauungsplans Nr. 88 gemäß Schreiben der Rechtsanwaltskanzlei Schönefelder vom 25.05.2011 wird abgelehnt.

TOP 4 Landschaftsschutzgebiet Isartal;
Revisionsverfahren;
- Stellungnahme der Stadt Freising zu Anträgen
Anwesend: 13

Frau Stetka trägt den Sachverhalt vor.
Der Landkreis Freising führt derzeit ein Revisionsverfahren für das Landschaftsschutzgebiet Isartal durch. Das heißt, die Untere Naturschutzbehörde beim Landkreis Freising hat ein Verfahren durchgeführt und für das Landschaftsschutzgebiet Gebietsanpassungen im kleineren Umfang also sowohl Herausnahmen als auch Hinzufügungen bestimmter Gebiete vorgenommen.
Die Stadt Freising hatte hier bereits im Rahmen einer Anhörung Gelegenheit zur Stellungnahme und hat hierbei im wesentlichen eine Anregung zur Herausnahme der Tennisplätze im Bereich Savoyer Au vorgetragen, der auch in den vorliegenden Unterlagen Rechnung getragen wurde. (s. Bericht im Planungs- und Umweltausschuss am 11.05.2011)

Mittlerweile wurde die öffentliche Auslegung für das Revisionsverfahren durchgeführt. Dabei wurden in der Zeit vom 06. Juni 2011 bis einschließlich 11. Juli 2011 die Unterlagen auch bei der Stadt Freising ausgelegt.

Für das Stadtgebiet Freising wurde im Rahmen dieser Auslegung von verschiedenen Antragstellern die Herausnahme der Fl.Nrn. 1342, 1347, 1349, 1353, 1355, 1358, 1358/4, Gemarkung Pulling aus dem Landschaftsschutzgebiet im Bereich Achering östlich der B11 beantragt.
Weitere Anträge im Bereich des Stadtgebiets Freising liegen nicht vor.

Vom Verfahrensträger, der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Freising, wurde die Stadt um Stellungnahme zu den vorliegenden Anträgen gebeten.

Aus der Sicht der Verwaltung kann hierzu folgendes ausgeführt werden:
Der derzeit gültige Verlauf des Landschaftsschutzgebietes Isartal reicht im Ortsteil Achering überwiegend bis direkt an die B11 als westliche Begrenzung heran.

Ausgenommen vom Landschaftsschutzgebiet sind jedoch bebaute Bereiche südlich der Straße „Zur Isar“.

Die nunmehr zur Herausnahme beantragten Grundstücke liegen – mit Ausnahme der Fl.Nr. 1342 – nördlich der Straße „Zur Isar“ und sind im gültigen Flächennutzungsplan als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.
Auf den Grundstücken findet sich teilweise Gebäudebestand.
Im direkten östlichen Anschluss befindet sich der Bereich der Isarauen mit dem Auwald (Bannwald) und zahlreichen Biotopen.
Bei der Beurteilung einer Herausnahme sollte aus der Sicht der Stadt Freising eine Abwägung stattfinden zwischen den Erfordernissen des Natur- und Landschaftsschutzes, die auch in diesem Bereich ggf. eine Pufferzone hin zum Auwald erforderlich machen könnten und den Argumenten der Antragsteller, die für bebaute Bereiche analog des außerhalb des LSG liegenden Bereichs südlich der Straße „Zur Isar“ den Wert des Landschaftsschutzes bereits eingeschränkt sehen.

Aus den Anträgen lässt sich demzufolge ein Rahmen erkennen, der für eine Abgrenzung herangezogen werden könnte und der sich orientiert an dem nördlichen Bebauungsrand auf der Flurnummer 1358/3 und an einer durch die Straße „Zur Isar“ gebildeten Grenze und seinen östlichen Abschluss am Übergang zum Auwald findet.
Nicht erfasst von diesem Rahmen wären demzufolge die Fl.Nr. 1358 im Norden und die Fl.Nr. 1342 im Süden, für die keine Veranlassung für eine Herausnahme aus dem Landschaftsschutzgebiet gesehen wird.

Es wäre eine Stellungnahme an die Unteren Naturschutzbehörde dahingehend abzugeben, dass gegen eine Herausnahme im genannten Bereich keine Belange der Stadt Freising geltend gemacht werden.

StR Drobny erklärt, dass das Landschaftsschutzgebiet und auch die Isarauen einen Puffer brauchen, der nicht beliebig überplanbar ist. Bestehende Häuser sind kein Hinderungsgrund für ein Landschaftsschutzgebiet, auch können die Grundstücke genutzt werden. Eine Intensivierung der Nutzung ist schwerer möglich. Er lehnt eine Änderung des Landschaftsschutzgebietes ab, weil die Gründe der Anlieger hierfür nicht ausreichen.

Der Vorsitzende entgegnet, dass die Stadt Freising zwar gehört wird, die Entscheidung jedoch beim Landratsamt bleibt.

StRin Großkopf wird nicht zustimmen, da für eine Herausnahme weiterer Flächen keine Veranlassung besteht.

StR Dr. Pause sieht keinen Grund, der gegen eine Bebauung spricht.

Bgm. Zierer befürwortet die Herausnahme des Grundstücks aus dem Landschaftsschutzgebiet, da die Planungshoheit der Stadt bestehen bleibt.

StR Freitag ist ebenfalls für die Herausnahme des Grundstücks aus dem Landschaftsschutzgebiet und für eine Ortsentwicklung in Achering.

Beschluss Nr. 325/32a
Anwesend: 13 Für: 10 Gegen: 3
Die Stadt Freising macht hinsichtlich einer Herausnahme von Flächen aus dem Landschaftsschutzgebiet Isartal für den in Anlage 2 dargestellten Bereich keine Belange geltend.
Für eine Herausnahme weiterer Flächen wird keine Veranlassung gesehen.

TOP 5 Bebauungsplan Nr. 66 „Amtsgerichtsgarten“, 1. Änderung
Einstellung des Verfahrens
- Beschluss -
Anwesend: 13

Frau Stetka trägt den Sachverhalt vor.
Im Planungs- und Umweltausschuss am 27.02.2008 wurde die erste Änderung des Bebauungsplans Nr. 66 „Amtsgerichtsgarten“ beschlossen, um für den Betrieb „Bayerischer Hof“ eine befriedigende Lösung bezüglich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs durch Restaurant- und Übernachtungsgäste zu erhalten.
Ziel der Planung war es, zusätzliche Stellplätze innerhalb einer zweigeschossigen Tiefgarage mit einer Zu- und Abfahrt über eine Rampe auf zwei Grundstücken (Fl.Nrn. 331/2 und 332, Gemarkung Freising) zu ermöglichen, die im Norden unmittelbar an das Anwesen des Hotelbetriebs anschließen. Gleichzeitig war die Erweiterung der öffentlichen Grünanlage Amtsgerichtsgarten beabsichtigt.

Für die Änderung des Bebauungsplans wurde das beschleunigte Verfahren gemäß § 13 a BauGB gewählt. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit wurde im Jahr 2008, die öffentliche Auslegung sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öf-

fentlicher Belange im Jahr 2009 durchgeführt. Aufgrund der noch erforderlichen Planüberarbeitung wurde die Durchführung der erforderlichen erneuten öffentlichen Auslegung vorbereitet.

Im weiteren Verfahren zeigte sich, dass eines der beiden für die Realisierung der Planung notwendigen Grundstücke, nicht mehr zur Verfügung steht und die Planung damit nicht realisiert werden kann. Vom Projektträger wird deshalb eine reduzierte Planung zur Erweiterung des Stellplatzangebots auf dem bestehendem Stellplatzhof weiterverfolgt. Für dieses Vorhaben wurde zwischenzeitlich die bauaufsichtliche Genehmigung erteilt.

Beschluss Nr. 326/32a
Anwesend: 13 Für: 13 Gegen: 0
Das Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 66 „Amtsgerichtsgarten“ wird eingestellt.
Die Verwaltung wird beauftragt, die heute beschlossene Einstellung des Bebauungsplanverfahrens ortsüblich bekannt zu machen.

TOP 6 Berichte und Anfragen

Planfeststellungsbeschluss 3. Startbahn
Planfeststellungsverfahren B 301-Nordostumfahrung Freising
- Bericht zu den Fristen
Anwesend: 13

Herr Koch stellt das weitere Vorgehen vorbehaltlich allerletzter Verbindlichkeit dar, da die entsprechenden Bekanntmachungsvermerke und –inhalte mit der Regierung lediglich telefonisch abgestimmt sind. Die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses wird vom 19.09. bis 04.10.2011 während der Parteiverkehrszeiten vermutlich im Technischen Rathaus erfolgen. Zusätzlich soll ein Samstag-

vormittag zur Einsichtnahme angeboten werden. Mit Ablauf des 04.10.2011 gilt dieser Bescheid allen Behörden, Kommunen und Bürgern gegenüber als zugestellt. Ab diesem Zeitraum läuft dann die einmonatige Klagefrist. Auch ein Eilantrag ist innerhalb dieser Monatsfrist zu stellen und, was erschwerend hinzukommt, auch bereits zu begründen. Der Hauptantrag hat eine Begründungsfrist von 6 Wochen. Die endverbindlichen Fristen werden in der Bekanntmachung veröffentlicht.

Im unmittelbaren Anschluss folgt ab 05.10.2011 die nächste Auslegung der „B301-Nord-Ost-Umfahrung Freising“ zu den mittlerweile erarbeiteten Tekturen. Diese werden wieder 1 Monat ausgelegt, daran anschließend folgen wieder 2 Wochen Einwendungsfrist. Auch hierzu erfolgt eine Bekanntmachung.

Es ist aus Sicht der Stadt wichtig, dass sich die beiden Auslegungen nicht überschneiden.

Herr Koch betont, dass nur die Tekturen ausliegen und somit nur zu den Tekturen Einwendungen und Anregungen abzugeben sind. Einzelheiten sind der jeweiligen Bekanntmachung zu entnehmen.

Herr Koch geht kurz auf den Antrag von Bgm. Zierer an den Stadtrat ein, in dem der zögerliche Baufortschritt der B 301 kritisiert wird. Die Stadt erwartet eine Stellungnahme des Staatl. Bauamtes. Sobald diese Stellungnahme eingegangen ist, wird sie weitergegeben.
Zum zeitlichen Ablauf teilt Herr Koch mit, dass vorerst eine erneute Auslegung und im Frühjahr 2012 ein Erörterungstermin, wahrscheinlich in der Mehrzweckhalle, erfolgen wird.

Der Vorsitzende erkundigt sich bei Bgm. Zierer, ob der Antrag damit erledigt ist.
Bgm. Zierer bejaht dies und möchte weiter wissen, inwiefern sich die Tekturen auf die Planung auswirken.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Planungs- und Umweltausschusses (32.) vom 17.08.2011

Herr Koch erklärt, dass sich an dem Grundsatzthema „Umfahrung von Erlau“ nichts geändert hat, d. h., es bleibt nach wie vor bei der Durchfahrt durch Erlau.

StR Drobny erkundigt sich zum Thema 3. Start- und Landebahn, wie man erfahren kann, wenn jemand wissen möchte, wie eine spezielle private Einwendung behandelt wurde und ob ein Anrecht auf eine Antwort besteht.

Herr Koch verweist auf die Protokolle aus den Erörterungsterminen in Unterschleißheim, die gegen Gebühr angefordert werden können und die aussagen, wie mit den Belangen letztlich umgegangen wurde. Die Einwendungen wurden im Planfeststellungsbeschluss zumindest summarisch gewürdigt.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

TOP 6.1 Leader-Projekt
Naherholung Isarkiesbänke
Anwesend: 13

Herr Maierhofer trägt den Sachverhalt vor.

Am 02.03.2011 wurde im Planungs- und Umweltausschuss die Machbarkeitsstudie zur möglichen Naherholung auf den Isarkiesbänken im Rahmen eines Leader-Projekts vorgestellt und zustimmend zur Kenntnis genommen.
Folgende Maßnahmen haben sich als wünschenswert heraus kristallisiert:

- Zonenkonzept mit Informationen und Besucherlenkung, Verweilpunkten etc. (mit Marzling und Langenbach)
- Neuer Isarseitenzweig für Gewässerökologie, Aue und Erholung (sog. „Freisinger Flaucher“)
- Isarsteg Savoyer Au – Seilerbrückl Nord (Fluss-km 114,5; V3)

- Isarsteg Schwabenau Neustift
  (Fluss-km 112,8; Höhe Stockschützenheim Luitpoldanlage; V1)

Im Anschluss wurde das Ergebnis auch in Informationsveranstaltungen am 08.04.2011 in Freising und am 15.06.2011 in Niederhummel für den Bereich der Gemeinden Marzling und Langenbach vorgestellt.
In beiden Veranstaltungen wurden von den Bürgern keine fachlich relevanten Einwände vorgetragen, die Studie fand vielmehr inhaltlich ein weitgehend zustimmendes Echo.

Am 12.07.11 wurde auf unsere Veranlassung hin vom Landratsamt Freising – Abt. Wasserrecht ein informeller Behördentermin organisiert, der die Machbarkeit im Ergebnis ebenfalls positiv beurteilte. Es wurde allerdings für den sog. Flaucher zur frühzeitigen Information und Beteiligung der Bürger die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens angeregt, außerdem wurde eindringlich darauf hingewiesen, dass für Pflege, Unterhalt und Kontrolle der Freizeiteinrichtung unbedingt die notwendigen Personal- und Sachkosten in den Kalkulationen zu berücksichtigen sind.

Eine Abstimmung mit der Förderbehörde hat zwischenzeitlich ergeben, dass Planungskosten nicht mehr als eigenständige Maßnahmen bewilligt, sondern pauschal mit einem Satz von 10 bis max. 15 Prozent der anrechenbaren Baukosten gefördert werden, wenn die bewilligte Maßnahme umgesetzt wird.
Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass Planungskosten von Projekten, die nicht realisiert werden, auch nicht gefördert werden und somit die Kosten in voller Höhe beim Auftraggeber verbleiben.

Der vom Landwirtschaftsministerium installierte 10-Millionen-Sondertopf für Großprojekte ist derzeit noch gut gefüllt, so dass bei einer schnellen Antragstellung sehr gute Bewilligungsaussichten bestehen.

Die Verwaltung hat Kostenschätzungen angefordert, um den Finanzbedarf für jedes einzelne der o.g. Projekte mit belastbaren Zahlen darstellen zu können. Die Schätzungen werden voraussichtlich zur September-Sitzung vorliegen, so dass dann eine Auswahl von Projekten mit der zugehörigen Finanzierung erfolgen und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden kann.
Letztendlich müssen dann Projekte innerhalb der Leader-Laufzeit bis spätestens 2013 genehmigt und bis 2015 realisiert und abgerechnet sein.

StR Frankl bedankt sich bei Herrn Maierhofer für das Vorantreiben der Projekte.
In Anbetracht der Haushaltssituation kann trotz Förderung über eine Umsetzung erst entschieden werden, wenn verlässliche Zahlen vorliegen. Die Stege wären für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen von Vorteil.

Bgm. Zierer unterstützt die Naherholungsmöglichkeit und die geplanten Isarstege, insbesondere die Verbindung im Bereich der Savoyer Au.

StR Drobny stellt fest, dass es bei der Umsetzung der Planung noch Restriktionen des Naturschutzes geben kann. Aus seiner Sicht sollten aber die Aktivierung der Kiesbänke und des „Flauchers“ zuerst angegangen werden.
Zur Revitalisierung gibt es eine Broschüre des Landesamts für Umwelt mit vielen guten Beispielen.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Bavariapark Neufahrn
- Bericht -
Anwesend: 13

Der Vorsitzende weist auf die heutige Tischvorlage zum Freizeit- und Kulturprojekt „Bavariapark“ in Neufahrn hin. Er hebt hervor, dass die Tischvorlage zur Kenntnis und Information dient.
Der weitere Werdegang ist der heutigen Presse zu entnehmen.

TOP 6.2 Bericht Radweg Arbeitsgruppe "Maßnahmen-Umsetzung"
- Optimierung der Signalzeiten im Kreuzungsbereich Erdinger/Ismaninger Straße
- Abmarkierung von Schutzstreifen in der Falken-, Haggertystraße
- Abmarkierung von Schutzstreifen in der Vöttinger Straße
Anwesend: 13

Herr Jürgens gibt einen kurzen Bericht aus der 5. Sitzung des Runden Radltisches auf der Grundlage einer Power Point Präsentation.

Es wurden die nachfolgenden Maßnahmen in der 5. Sitzung des „Runden Radltisches“ vorgestellt und zur Ausführung empfohlen. Die Maßnahmen wurden vorab in der Arbeitsgruppe „Maßnahmen-Umsetzung“ diskutiert und weiterentwickelt.
Die Arbeitsgruppe besteht derzeit aus den folgenden Teilnehmern: Polizei, Verkehrsbehörde, ADFC, Agenda 21, Büro INGEVOST und Tiefbauplanung. Aufgabe dieser Arbeitsgruppe ist es, anstehende Radwegprojekte hinsichtlich einer Umsetzung weiter voranzutreiben.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Planungs- und Umweltausschusses (32.) vom 17.08.2011

---

1. Optimierung der Signalzeiten im Kreuzungsbereich Erdinger/Ismaninger Straße

Dieser Kreuzungsbereich wurde nochmals aufgenommen, da mittlerweile durch das Büro INGEVOST die gemeldeten Radunfälle zwischen 2007 und 2010 kartiert und entsprechend systematisch untersucht wurden. Auf der Grundlage dieser Auswertung ist der vorgenannte Kreuzungsbereich aktuell als Unfallhäufungspunkt zu bezeichnen. Herr Jürgens zeigt diesen und weitere Unfallhäufungspunkte, wie z. B. Vöttinger Str./Am Staudengarten und die Prinz-Ludwig-Straße, auf einer Folie. Die bereits beschlossene Planung für den Ausbau der Ismaninger Straße sieht im Kreuzungsbereich die Anlegung von Schutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m bzw. 1,50 m vor. Im südlichen Straßenast wurde bereits ein Aufstellbereich für Radfahrer mit einer Tiefe von 5 m vor der Haltelinie der Kfz berücksichtigt. Herr Jürgens versucht anhand einer Arbeitsskizze - aufbauend auf eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2009 – das Problem dieses Kreuzungsbereichs darzustellen. In der morgendlichen Rush-Hour bewegen sich im Zeitraum zwischen 7.15 Uhr und 7.45 Uhr größere Radfahrerpulks im Kreuzungsbereich. Hierbei wurden im v. g. Zeitraum – aufbauend auf einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2009 – im südlichen Straßenast der Ismaninger Straße 87 Kfz und 114 Radfahrer sowie im Straßenast der Erdinger Straße 144 Kfz und 155 Radfahrer pro halbe Stunde festgestellt, die in den Kreuzungsbereich einfahren. Die heutige Situation ist vergleichbar. Für die Ismaninger Straße ergibt sich ein zusätzliches Problem: Viele Radfahrer fahren mit dem Grünsignal der Fußgängerfurt schräg in den Kreuzungsbereich in Richtung Korbiniansbrücke ein und queren somit die Radfahrer und Kfz-Ströme im Zuge der Erdinger Straße, die bei grünem Signal fahren.

Dieses führt immer wieder zu gefährlichen Situationen im Kreuzungsbereich. Des weiteren ist festzustellen, dass der in der südlichen Ismaninger Straße befindliche Schutzstreifen vermehrt entgegen der Fahrtrichtung befahren wird.

Die Diskussion mit der Arbeitsgruppe ergab eine notwendige Änderung der vorhandenen Signalisierung. Der Vorschlag sieht hierbei eine Freigabe der südlichen Ismaninger Straße nur bei einer gesperrten Fahrbeziehung für den nördlichen Straßenast der Ismaninger Straße vor. Zusätzlich soll der linksabbiegende Radfahrer von der Ismaninger Straße in Richtung Korbinianbrücke ein Diagonalgrün erhalten, um so ungefährdet in Richtung Korbinianbrücke zu fahren. Der v. g. Vorschlag wurde mittlerweile auch vom Signalbauplaner (PVT) voruntersucht und für durchführbar befunden. Wenn die Umlaufzeiten je Ampelphase in der Morgenspitze um 10 Sek. verkürzt werden, ist die Leistungsfähigkeit annähernd dem heutigen Stand gewährleistet.

Ein weiteres Thema war die Vergrößerung des Aufstellbereichs um 6 m, so dass entsprechend mehr Räder aufgestellt werden könnten.

Als Weiteres sind noch folgende Änderungen vorgesehen:

- Vergrößerung des Radaufstellbereichs auf ca. 6 m. Hierdurch können entsprechend mehr Räder aufgestellt werden. Um die Zufahrt zum Radaufstellbereich zu optimieren und auch attraktiver zu machen, wird des weiteren eine Verbreiterung vorgeschlagen. Die westliche Richtungsspur soll zugunsten der östlichen Richtungsspur nur eine Breite von 3,50 m erhalten. Hierdurch ist eine Verbreiterung des Schutzstreifens im Zufahrtsbereich zum Radaufstellbereich von bisher 1,50 m auf 1,75 m möglich.
- Verzicht auf den bereits beschlossenen westlichen Schutzstreifen.
  Dieser wird vermehrt von vielen Radfahrern in entgegengesetzter Richtung genutzt, wodurch wie bereits berichtet, andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden.
- Austausch des vorhandenen Fußgänger- und Radfahrersignalgebers an der Korbiniansbrücke. Hier befindet sich derzeit für die Furt eine Streuscheibe für Fußgänger- und Radfahrer.

Die Kosten für die Optimierung der Signalanlage liegen bei 40.000 €.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Planungs- und Umweltausschusses (32.) vom 17.08.2011

---

2. Abmarkierung von Schutzstreifen in der Falken-, Haggertystraße
Durch Amt 64 erfolgt noch nach dem derzeitigen Kenntnisstand in den Sommerferien eine Deckensanierung im Zuge der Falken-Haggertystraße beginnend von der Isarstraße bis zur Kepserstraße. Die Verkehrsbelastung der Falkenstraße liegt auf dern Grundlage einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2007 bei da. 9500 Kfz/24h, die Morgenspitze beträgtr 780 Kfz/h bzw. die Abendspitze liegt in dem Bereich bei ca. 870 Kfz/h. Der Schwerverkehrsanteil beträgt auf der Falkenstraße im Abschnitt Isarstraße bis Kulturstraße bei ca. 4 %.

Für eine Neumarkierung wurde die Umsetzung von Schutzstreifen diskutiert. Mit der v. g. Abmarkierung besteht die Möglichkeit, den Lückenschluss für die Radwegführung zwischen der Isarstraße und der Jagdstraße zu schließen. Wer die Örtlichkeit kennt, weiß, dass bereits jetzt einige Teilstücke einer Radführung vorliegt. Herr Jürgens zeigt hierzu einen Fahrbahnquerschnitt. Die Fahrbahnbreiten in der Falken- und Haggertystraße liegen zwischen den vorhandenen Hochborden zwischen 10,90 m und 11,60 m. Das ermöglicht entsprechend der Vorgaben aus der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) die Möglichkeit, einen Schutzstreifen anzulegen und zwar mit einer Breite von 1,60 m bzw. 1,65 m, was von den Abschnittsbereichen abhängig ist.

Die Folie zeigt die Aufteilung des vorhandenen Fahrbahnquerschnitts im Bereich beim Autohaus Schowalter und zwar im Abschnitt der Längsparker. Beginnend auf der Seite des Autohauses erfolgt eine Abmarkierung der Längsparker mit einer Breite von 2,50 m und einen Schutzstreifen mit 1,60 m. Hierdurch ergibt sich eine Restbreite zwischen den Schutzstreifen von 5,20 m. Schutzstreifen dürfen grundsätzlich, vor allem durch den Schwerverkehr überfahren werden. Sie sind als Hilfsmittel anzusehen, nicht als benutzungswichtige Radwege.

Ergänzend zeigt Herr Jürgens auf der Grundlage von Plänen die geplante Abmarkierung der Schutzstreifen beginnend von der Isarstraße bis zur Jagdstraße.

3. Abmarkierung von Schutzstreifen in der Vöttinger Straße

In der Vöttinger Straße ist die Deckensanierung bereits erfolgt. Bisher lag in der Vöttinger Straße in Richtung Vötting ein benutzungspflichtiger kombinierter Geh- und Radweg bzw.- stadteinwärts ein abmarkierter Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,50 m vor.

Herr Jürgens teilt anhand einer Power Point Präsentation die Ergebnisse von Verkehrszählungen aus dem letzten Jahr mit, die an den drei Knotenpunkten im Zuge der Vöttinger Straße durchgeführt wurden. Hierbei ergaben sich in den folgenden Straßenabschnitten die folgenden Kfz-Belastungen:

- Abschnitt Karlwirt bis zur Thalhauser Straße
  12.100 Kfz/24h, die Abendspitze beträgt ca. 1.040 Kfz/h
- Abschnitt Thalhauser Straße bis Staudengarten
  ca. 7.900 Kfz/24h, in der Abendspitze 590 Kfz/h
- Abschnitt Staudengarten bis zur Weihenstephaner Auffahrt
  8.400 Kfz/24h, Morgenspitze ca. 680 Kfz/h

Der Schwerlastverkehrsanteil auf der Vöttinger Straße beträgt durchschnittlich ca. 4 % in den jeweiligen Abschnitten.

Herr Jürgens teilt weiter mit, dass der vorhandene benutzungspflichtige, kombinierte Geh- und Radweg im Zuge der Vöttinger Straße nach den neuen Richtlinien nicht mehr zulässig ist. Er verweist in diesem Zusammenhang auch auf das Gerichtsurteil vom November 2010, nachdem alle benutzungspflichtigen Radwege auf Ihre Zulässigkeit zu überprüfen sind. Radwege, die die erforderlichen Vorgaben nicht erfüllen, sind entsprechend aufzulösen.

Für die Überprüfung der Benutzungspflicht fanden Knotenpunktzählungen im Zuge der Vöttinger Straße statt. Im Kreuzungsbereich Vöttinger Straße/Am Staudengarten wurden in der Morgenspitze ca. 230 Fußgänger- und Radfahrerbewegungen festgestellt. Entsprechend den Ausschlusskriterien der Empfehlung für Radverkehrsanlagen ist der kombinierte Geh- und Radweg aufzulösen.

In der 5. Arbeitskreissitzung „Radlstadt Freising" wurde daher die Abmarkierung von beidseitigen Schutzstreifen empfohlen. Der derzeit vorhandene kombinierte Geh- und Radweg wäre nach Abmarkierung der Schutzstreifen weiter zu beobachten und sollte nach einer nochmaligen Überprüfung ggf. als Gehweg „Rad frei" ausgewiesen werden.

Herr Jürgens zeigt den Knotenpunkt Staudengarten/Vöttinger Straße auf der Karte „Unfallbeteiligung mit Radfahrern", der in diesem Bereich auf eine Unfallhäufung hinweist.

Im Anschluss werden durch Herrn Jürgens die Ausschlusskriterien für die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern, die Vorauswahl der Radverkehrsführungen und eine Zuordnung der Führungsformen anhand von Auszügen aus der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) näher erläutert.

Informationshalber zeigt Herr Jürgens die Tagesganglinie der Vöttinger Straße im Abschnitt Staudengarten bis Thalhauser Straße. Hierzu fand am 12. Juli 2011 eine Seitenradarmessung im Abschnitt zwischen Staudengarten und Thalhauser Straße statt, um die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer zu ermitteln. Als Ergebnis wurde eine tägliche Verkehrsbelastung von 8.000 Kfz und eine durchschnittliche Geschwindigkeit V85 von ca. 60 km/h festgestellt.

In der 5. Sitzung des Arbeitskreises wurde, wie anfangs berichtet, eine beidseitige Markierung von Schutzstreifen mit einer Breite von 1,45 m empfohlen.

Herr Jürgens zeigt hierzu einen Regelquerschnitt und erläutert auf der Grundlage von Lageplänen die angedachte Abmarkierung der Schutzstreifen im Abschnitt Weihenstephaner Auffahrt bis Karlwirt-Kreuzung. Die derzeitige Planung sieht eine Abmarkierung von beidseitigen Schutzstreifen vor, lediglich im Bereich des Geschäftshauses mit Apotheke liegt ein Problem vor. Hier befinden sich Längsparker mit einer Breite von ca. 1,80 m, die eine Abmarkierung eines Schutzstreifens in diesem Bereich auf der südlichen Seite verhindern. Zur Umsetzung von beidseitigen Schutzstreifen besteht hier nur die Möglichkeit von sog. Gehwegparkern auf der Seite der Apotheke. Nachdem sich der Gehweg in Privatbesitz befindet, ist hierzu vorab eine Zustimmung der Eigentümer erforderlich.

Bgm. Zierer pflichtet der bekannten Problematik im Einmündungsbereich Vöttinger Straße/Am Staudengarten bei und möchte wissen, ob bei der Querung ein Bügel o. ä. angebracht wird, was den Radfahrer hindert, schnell durchzufahren. Für die Autofahrer ist es sehr schwer, den Überblick zu behalten. Deshalb sollte die schnelle Überquerung an dieser Einmündung verhindert werden.

Herr Jürgens bestätigt, dass hierüber in der Arbeitsgruppe diskutiert und die Errichtung von versetzten Bügeln in Erwägung gezogen wurde. Allerdings ist das Thema noch mit dem zuständigen Baulastträger dieses Gehweges, dem Freistaat Bayern, abzustimmen.

Bgm. Zierer erkundigt sich, welche Maßnahmen auf Höhe des Staudengartens vorgesehen sind.

Herr Jürgens antwortet, dass in diesem Bereich keine baulichen Maßnahmen durchgeführt werden. Auf jeden Fall würde aber die Situation beobachtet werden, um den Gehweg zumindest für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie z. B. Schulkinder, evtl. dann doch noch freizugeben.

Bgm. Zierer befürwortet die Lösung.

Herr Jürgens sagt zu, das Thema in der Arbeitsgruppe noch einmal vorzubringen. In diesem Zusammenhang wäre es wichtig, dass von Weihenstephan Radweganbindungen an das übergeordnete Netz erfolgen. Bei der Planung zur Vöttinger Straße wurden zum Teil gegenläufige Geh- und Radwegeanbindungen aus Weihenstephan festgestellt, die allerdings nicht optimal an die Hauptradwegverbindung in der Vöttinger Straße anbinden. Eine Verbesserung von Seiten Weihenstephans wäre hier wünschenswert.

StR Dr. Maguhn bedankt sich für die sehr ausführliche Darstellung der Maßnahmen, mit denen die Stadt Freising bereit ist, den Radverkehr zu fördern. Er lobt Herrn Jürgens und seine Mitarbeiter für die konstruktive Diskussion.

StR Drobny möchte daran erinnern, dass alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. Er schlägt vor, den Weg nicht mehr zu nutzen.

StR Frankl möchte, dass die Neuprogrammierung der Ampeln mit den anderen Ampeln der Luitpoldbrücke abgestimmt wird.

Auch StRin Lintl spricht ein großes Lob an die Verwaltung aus.
Wegen der Fahrradstreifen ist es immer wieder aufgrund der Optik und der Straßenbreite zu kritischen Situationen gekommen. Sie möchte wissen, inwieweit die Maßnahme Deckensanierung/Schutzstreifen mit der Maßnahme Kanalbauarbeiten im Spechtweg koordiniert ist. Wenn die Finken- und die Falkenstraße gesperrt werden, könnte es wegen der Parkplätze der Fa. HW zu kritischen Situationen kommen. Sie bittet, die Anwohner zu informieren, damit sie sich ggf. arrangieren können.

Der Vorsitzende wirft ein, dass das Tiefbauamt die Baufirma beauftragt habe, den Anliegern Bescheid zu geben; dies sei von Bürgern aus der Finkenstraße be-

kannt. Er bittet Herrn Jürgens, das Thema an das zuständige Fachamt weiterzugeben.

StRin Großkopf lobt die Arbeit von Herrn Jürgens. Obwohl sie einsieht, dass die Maßnahme in der Erdinger- und Ismaninger Straße durchgeführt werden muss, zeigt StRin Großkopf kein Verständnis für die Kosten und appelliert vielmehr an die Eigenverantwortung der Radfahrer.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass nicht allein auf die Radfahrer abgestellt werden kann, denn wenn sich die Autofahrer an die Verkehrsregeln halten würden, wären Geschwindigkeitsüberwachungen und die Überwachung des ruhenden Verkehrs überflüssig.

StR Freitag pflichtet StRin Großkopf bei.

Der Bericht von Herrn Jürgens dient zur Kenntnis.

Erneuerung des Straßenbelags im Bereich Vöttinger Straße
Anfrage StR Notter
Anwesend: 13

StR Notter vergewissert sich, ob die Verkehrsdeckenerneuerung der Vöttinger Straße von der Ortsmitte ausgeht.

Herr Jürgens erklärt, dass für diese Maßnahme das Amt 64 zuständig ist; er weiß jedoch, dass die Deckensanierung nur im Abschnitt des bereits im letzten Jahr durchgeführten Kreuzungsumbaus bis auf Höhe Lindenkeller erfolgte. Eine Deckensanierung im Ortsbereich von Vötting war in diesem Zusammenhang nicht vorgesehen.

StR Notter erläutert, dass in den letzten 2 Jahren zwischen der Bäckerei Vieregg und beginnendem Abschnitt zur Auffahrt Sonnenfeld sehr viele Baustellen abgewickelt worden sind. Die derzeitige Querung verleitet zum Schnellfahren, so dass er bezweifelt, ob sie dauerhaft bestehen bleiben kann. Er ist außerdem davon ausgegangen, dass es sich hierbei um eine provisorische Lösung handelt, da die Teerdeckenerneuerung noch bevorsteht.

Herr Jürgens sagt zu, diese Frage zur Beurteilung an das zuständige Fachamt weiterzugeben.

Herr Koch ergänzt, dass dieser Abschnitt noch ein Planungsthema ist, an dem gearbeitet werden muss. Die getätigten Hausanschlüsse sind meistens provisorisch verschlossen, weil es im Laufe der folgenden 1 – 2 Jahre naturgemäß zu Setzungen und damit zu geringfügigen Unebenheiten kommt. Dies darf nicht als Dauerzustand gesehen werden.

Die Fragen von Herrn StrR Notter sind damit beantwortet.

Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge am Parkplatz Savoyer Au
Anfrage StR Priller
Anwesend: 13

Herr StR Priller erinnert an seine Anfrage in der Planungs- und Umweltausschusssitzung am 02.02.2011. Im Zuge der Behandlung des Tagesordnungspunktes „Ausbau Ismaninger Straße, Bauabschnitt 1“ hat er vorgeschlagen, bei der Anbringung der Beleuchtung am Parkplatz Savoyer Au eine Anschlussmöglichkeit für Elektroautos zu schaffen. Herr Spangler hat in dieser Sitzung zugesagt,

die Anregung an die Stadtwerke weiter zu leiten, was laut Verwaltung auch geschehen ist.
StR Priller bittet nunmehr um einen Sachstandsbericht in der nächsten Planungsausschusssitzung.

Der Vorsitzende sagt dies zu.

Sachstandsbericht zum Bebauungsplan Nr. 143
„Karwendelpark“
Anfrage StR Priller
Anwesend: 13

StR Priller möchte wissen, ob mit der Maßnahme „Karwendelpark“ noch in diesem Jahr gerechnet werden kann.
Der Vorsitzende antwortet, dass der Baubeginn in der 34. Woche sein wird.

Herr Koch ergänzt, dass es derzeit erst einen Bebauungsplanentwurf gibt und ein Teil der Maßnahme unter dem Gesichtspunkt „Planreife“ vorgezogen ausgeschrieben und genehmigt wurde.

Ausweisung von Baugebieten für Einheimische
Anfrage StRin Lintl
Anwesend: 13

StRin Lintl findet es positiv, dass die Stadt Freising am Angerbach Grundstücke für Einheimische ausgewiesen hat, die sehr schnell verkauft werden konnten. Da sich in den bezogenen Häusern eine gute Nachbarschaft bildet, stellt sie den Antrag, diesem Beispiel folgend ein weiteres Baugebiet für Einheimische oder für

Einheimische auf Erbpacht auszuweisen und schlägt eine Bauweise ähnlich wie am Kiebitzweg vor. Dass ein Bedarf gegeben ist, beweisen die Verkaufszahlen. Sie bittet zu überlegen, wo ein derartiges Angebot wiederholt werden könnte.

StR Drobny schließt sich seiner Vorrednerin an.

**Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft
„Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“
Anfrage StR Dr. Maguhn
Anwesend: 13**

StR Dr. Maguhn schließt sich den Ausführungen von Herrn Jürgens zum Radlkonzept an. Er nimmt an, dass auch die Stadt Freising bereits um den Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“ gebeten worden ist.

Herr Koch führt hierzu aus, dass ein Beitritt außer Geld auch viel Zeit kostet, da er keineswegs als passive Unterstützungsmaßnahme zu sehen ist, sondern eine aktive Mitarbeit erfordert. Ohne es abschließend zu entscheiden hat sich die Stadt Freising dazu entschlossen, zumindest derzeit noch nicht beizutreten.

Herr StR Dr. Maguhn kann das gut nachvollziehen und schlägt vor, die bisherige Vorgehensweise bezüglich Radwege im Auge zu behalten und mit Nachdruck Kapazitäten oder Ressourcen zu erarbeiten.

Auch der Vorsitzende unterstützt die Haltung von Herrn Koch, dass weitere Aufgaben wegen Zeitmangels nicht übernommen werden können. Er führt Beispiele zeitintensiver Maßnahmen und die Überstunden der Mitarbeiter an. Er hebt hervor, dass der Verwaltung nicht mehr zugemutet werden kann. Konsequenz für

eine Aufgabenmehrung wären Personalanforderungen, deren Kosten nicht gedeckt sind.

Ende der Sitzung: 17.20 Uhr

Freising, den

Für die Erstellung des Protokolls:

Dieter Thalhammer	Martin Maierhofer
Vorsitzender	Verw.-Amtsrat